



Manaus

Metropolis van het Regenwoud

Een miljoenestad midden in de jungle: hoe kan zo iets bestaan?
De enclavepositie als vooruitgeschoven post in de Amazone en *taxfree*-zone heeft Manaus economisch op de kaart gezet, zonder dat de omringende natuur daar zwaar onder leed. Als Manaus straks wordt aangesloten op het nationale wegennet, zal dat drastisch veranderen.

Midden in het Amazoneregenwoud ligt de metropool Manaus, ooit gesticht op de plek waar de Rio Negro (Zwarte rivier) en Rio Solimoes (Rode rivier) samenvloeien in de Amazone. Aan het eind van de 19^e en begin 20^e eeuw maakte Manaus een ongekennde economische groei door vanwege de rubberboom. Toen de productie en handel zich verplaatsten naar Zuidoost-Azië raakte de stad in verval. Ondanks haar ongunstige ligging ondergaat Manaus momenteel een nieuwe economische dynamiek. Wat verklaart de stedelijke groei van Manaus en hoe verhouden economie en

ecologie zich in het hart van 's werelds grootste regenwoud?

Rubber

De eerste belangrijke economische ontwikkeling maakt Manaus door aan het eind van de 19^e eeuw. Er ontstaat op dat moment een enorme vraag naar rubber in Noord-Amerika en Europa. De rubberplant komt van nature voor in het Amazonegebied, maar de winning is lastig en kostbaar. De slechte bereikbaarheid en het moeilijk begaanbare terrein, in combinatie met corruptie drijven de prijs van rubber enorm op. Manaus wordt een knoep-

punt in de rubberhandel omdat het aan de Amazonerivier relatief gunstig ligt ten opzichte van de jungle waar de rubber wordt getapt. Manaus wordt een *boomtown* waar rubberhandelaren, tappers, toeleveranciers, vervoerders en (andere) gelukszoekers elkaar vinden. De aldus vergaarde rijkdommen worden in megalomane projecten als het Operahuis gestoken en aan luxegoederen gespendeerd. De overheid investeert de opbrengsten uit de exportheffingen van rubber voornamelijk in het faciliteren van de rubberextractie verderop in de jungle.

Begin 20^e eeuw verplaatsen de rubberproductie en -handel zich naar Zuidoost-Azië. De rubber uit het Amazonegebied is van de 'wilde soort' en niet gecultiveerd in plantages. Samen met de slechte bereikbaarheid leidt dit tot hoge productiekosten en onzekerheden. Op plantages in Maleisië en Sri Lanka kunnen hogere opbrengsten worden gegarandeerd tegen veel lagere kosten. Bovendien is de rubber daarvandaan veel gemakkelijker te verschepen. De wereldprijs

Containerterminal in de haven van Manaus, ruim 1500 kilometer landinwaarts.



FOTO: TOQUES ON MOTO

voor rubber daalt, waardoor de rubberwinning in de Amazone niet langer rendabel is. Manaus heeft zich economisch niet weten te diversifiëren en de meeste investeringen in de op- en overslagfaciliteiten zijn specifiek voor rubber en ongeschikt voor ander gebruik. Gevolg: de lokale rubberzeepbel spat rond 1920 uiteen en de economische neergang zet in, 'leaving decaying urban splendor as a haunting reminder of the earlier boom', zoals Braham & Coomes schrijven in 1994.

Vrijhandelszone

De economische neergang wordt uiteindelijk een halt toegeroepen wanneer de Braziliaanse overheid Manaus in 1967 aanwijst als vrijhandelszone. Dit is vooral een strategische keuze, ingegeven door de wens het gebied levensvatbaar te houden en tegelijkertijd te

Rond 1920 spat de lokale rubberzeepbel uiteen en komt er een eind aan de eerste bloeiperiode van Manaus

integreren in de nationale economie. Een bijkomende geopolitieke reden is dat Brazilië op die manier nationale soevereiniteit kan blijven claimen over de afgelegen regio, van oudsher een gebied waarvan de territoriale integriteit wordt betwist. In zekere zin is de vrijhandelzone dus een vorm van 'groei-kernenbeleid', waarbij de overheid op Keynesiaanse wijze rijkdom en middelen van de kern naar aangewezen locaties in de periferie schuift, zoals in die tijd ook gebeurt in West-Europa.

In het begin fungeert de vrijhandelszone voornamelijk als een belastingvrije importzone van buitenlandse luxegoederen voor de Braziliaanse elite uit de grote steden aan de kust (Sao Paulo, Rio de Janeiro). Rijke Brazilianen komen per vliegtuig naar Manaus om *tax free* radio's, tv's en koelkasten in te slaan. Gaandeweg vestigt zich meer industriële bedrijvigheid in de vrijhandelszone. Eerst komt olieaffinaderij REMAN, onderdeel van het nationale energiebedrijf Petrobras. Later volgen de assemblage- en distributiecentra van mondiale elektronica-bedrijven als Samsung en LG, van frisdrankbedrijven Coca-Cola en Pepsi Co, en van *automotive* bedrijven zoals Honda en Harley Davidson.

Tot aan het eind van de jaren 80 funktioneert de vrijhandelszone nog primair als *import hub* voor buitenlandse goederen. Brazilië voert tot die tijd namelijk een protectionistisch handelsbeleid, met allerlei ongunstige tarieven en barrières voor de import van buitenlandse producten. In de vrijhandelszone van Manaus zijn buitenlandse producenten gevrijwaard van deze belemmeringen. Van hieruit kunnen zij toch de grote Braziliaanse markt bedienen. Hoewel de Braziliaanse overheid haar protectionistische beleid in de jaren 90 opheft, weet de vrijhandelszone zich dankzij arbeidsmarkt-

Folder van het Wereldforum over duurzaamheid in maart 2011. Manaus poogt hiermee haar duurzame kant te benadrukken.

hervormingen (flexibele contracten in plaats van volledige werkgelegenheid) staande te houden en tegelijkertijd mee te liften op de mondiale *outsourcing*trend. Het aantal bedrijven in de vrijhandelszone fluctueert tussen 450-550 en genereert zo'n 100.000 banen direct in Manaus.

Componenten en andere productieonderdelen worden eerst vanuit het buitenland (voornamelijk Japan, Zuid-Korea, Taiwan en China) verscheept naar Manaus. Na assemblage worden ze doorgevoerd naar de grote centra in het zuidoosten van Brazilië. Omdat de stad geen spoorverbinding heeft en niet rechtstreeks is aangesloten op het belangrijkste wegennetwerk naar de stedelijke centra in het zuidoosten, verloopt het goederenverkeer voornamelijk via de lucht (Eduardo Gomes is de derde vrachtluchthaven van Brazilië) en via de Amazonerivier. De haven van Manaus bestaat uit drijvende pieren van verschillende private partijen. Het meeste vrachtvervoer gaat over de rivier naar plaatsen als Santarem en Porto Velho waar de goederen worden overgeslagen voor vervoer over de weg, of direct via de kust naar havens in het zuidoosten van Brazilië. Zelfs grote container- en cruiseschepen doen de haven van Manaus aan, ruim 1500 kilometer landinwaarts.

De instelling van een vrijhandelszone gaat gepaard met een enorme verstedelijking. Had Manaus in 1970 'slechts' 286.000 inwoners, in 1991 zijn dit er ruim een miljoen en in 2010 ruim 1,8 miljoen; een groei van 530% in 40 jaar! De verstedelijking in de Amazone is een algemene trend, want ook andere plaatsen in de regio maken een ongekende groei door. Maar het is de absolute schaal van Manaus, in combinatie met de status van vrijhandelszone en transportknooppunt, die haar kroont tot de ware metropool van het regenwoud.



Samen met de status van vrijhandelszone en transportknooppunt, is het de absolute schaal van Manaus die haar kroont tot de metropool van het regenwoud

WK Voetbal

De status van vrijhandelszone is aanvankelijk verleend tot 2013 maar wordt verlengd tot 2023. Al die tijd geniet Manaus dus een uitzonderlijk voordelig belastingklimaat voor buitenlandse investeringen. Ook het economisch tij zit mee. Brazilië, een van de BRIC-landen, beleeft een periode van economische groei, geholpen door grote hoeveelheden natuurlijke hulpbronnen zoals kolen, ijzererts, soja, olie en gas. Ook Manaus profiteert hiervan. In 2010 legt het nationale energiebedrijf Petrobras een pijpleiding aan van Manaus naar de Urucu gasvelden, zo'n 650 kilometer landinwaarts.

Een symbolische erkenning van het economische belang van Manaus is de aanwijzing als speelstad voor het Wereldkampioenschap

Voetbal in 2014. Manaus heeft in het voetbalgekke Brazilië geen enkele succesvolle voetbalclub voortgebracht! De aanwijzing zal de nodige federale investeringen met zich meebrengen, vooral in de infrastructuur. Zo worden het vliegveld en de cruisterminal gemoderniseerd en uitgebreid.

Duurzame vooruitzichten

De vraag dringt zich op of de economische groei en verstedelijking ook duurzaam zijn. In de deelstaat Amazonas, waarvan Manaus de hoofdstad is, heeft tot nu toe relatief weinig ontbossing plaatsgevonden. De regionale overheid claimt dat 96% van het regenwoud nog intact is, juist door de economische activiteiten in de directe omgeving van Manaus te concentreren. De slechte verbinding met het nationale wegennetwerk en de beperkt vruchtbare grond zijn waarschijnlijk betere verklaringen. Zorgelijk zijn daarom de vooruitzichten wanneer Manaus definitief wordt aangesloten op het wegennetwerk en daarmee op de *arc of deforestation*, die zich uitstrekt in het zuidelijke Amazonegebied langs de Transamazonian Highway. Een studie in het gerenommeerde tijdschrift *Science* wijst uit dat de aanleg van infrastructuur de belangrijkste oorzaak van ontbossing is, omdat deze gepaard gaat met illegale houtkap en bosbranden. Aan de andere kant profileert Manaus zich tegenover het internationale bedrijfsleven juist als *showcase* voor duurzame ontwikkeling en innovatie. Paradoxaal genoeg is de ligging midden in het tropisch regenwoud het *unique selling point* van Manaus in het aantrekken van investeerders, toeristen en menselijk kapitaal: Bill Clinton en Sir Richard Branson zijn u al voorgegaan het afgelopen jaar! •

Bronnen: zie www.geografie.nl

